



Mobilitätssicherung und Sichere Mobilität älterer und mobilitätseingeschränkter Menschen





Einkaufen, zur Arbeit fahren, zum Arzt fahren oder einen Ausflug machen – Anlässe gibt es genügend, in denen man ein motorisiertes Verkehrsmittel, zumeist den eigenen Pkw nutzt. Dabei allein auf die Funktionalität und Verfügbarkeit privater Pkw zu setzen, greift zu kurz. Denn man darf nicht vergessen, dass immer noch rund 25 % der Menschen in ländlichen Regionen nicht über einen privaten Pkw verfügen und dies immerhin für ca. 40 % der über 65-Jährigen zutrifft. Auch wird der Pkw aus gesundheitlichen Gründen immer häufiger abgegeben.

Dass deren Anteil bis 2030 auf etwa 1/3 der Bevölkerung ansteigt, verdeutlicht umso mehr den Handlungsbedarf im Mobilitätssektor. Denn letztlich steht das „Mobil sein“ für Selbständigkeit und Autonomie und bestimmt über Lebensqualität und Wohlbefinden.

Dies sind nur einige Aspekte, die letztlich in dem Plädoyer münden, die Akzeptanz resp. Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel auch für eine pkw-orientierte bzw. –sozialisierte Altersgruppe in den Fokus zu rücken.

Vor diesem Hintergrund initiiert die RVK bereits seit 2008 zusammen mit ihren Aufgabenträgern und Gesellschaftern Projekte zur Mobilitätssicherung und sicheren Mobilität älterer und mobilitäts-eingeschränkter Personen (MoSiM) in ausgewählten Kommunen.

Verbunden mit dem zentralen Anliegen, eine sichere Mobilität älterer Menschen durch adäquate infrastrukturelle wie auch insbesondere umweltgerechte Mobilitätsangebote zu gewährleisten und kontinuierlich zu verbessern und damit die uneingeschränkte Teilnahme am gesellschaftlichen Leben zu ermöglichen, war dies auch Anlass für den Oberbergischen Kreis erstmalig ein MoSiM-Projekt zum Jahresbeginn 2020 zu beauftragen.

Referenzraum für das hier dokumentierte MoSiM-Projekt ist die Hansestadt Wipperfürth, eine eher ländlich strukturierte Kommune mit hohen Wegedistanzen zum Stadt-/Versorgungszentrum. Die Analysen und Ergebnisse verdeutlichen, welche Handlungsoptionen zur Mobilitätssicherung und sicheren Mobilität dort bestehen. Dass solche Maßnahmen nicht nur den älteren, sondern allen Menschen zu Gute kommen, ist bereits aus anderen Untersuchungen bekannt.

Ein Dank gilt allen Beteiligten an der MoSiM-Studie. Im Besonderen den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Oberbergischen Kreises, der Hansestadt Wipperfürth wie der OVAG, den Vertretern der Bürgerbusse sowie den Wipperfürther Senioren-/ Frauenkreisen.

Dr. Marcel Frank
Geschäftsführer der RVK

Jochen Hagt
Landrat des Oberbergischen Kreis

Inhalt

- 1 **Mobilität älterer Menschen**
- 2 **Anforderungen älterer Menschen an den ÖPNV**
- 3 **Methodisches Vorgehen**
- 4 **Untersuchungsraum**
- 5 **Einrichtungen u. Ziele**
- 5 Wohnen
- 6 Einkauf und Besorgung
- 8 Gesundheitsversorgung
- 9 Seniorentreffen, Kirchen, Friedhöfe
- 11 Sonstige Ziele
- 13 **Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)**
- 14 Bus-Verkehr
- 15 Bürgerbusse in Wipperfürth
- 18 **ÖPNV-Infrastrukturen**
- 18 Haltestellen
- 19 Fahrzeuge
- 20 Tarif
- 21 **Maßnahmen**
- 21 Fahrtenangebot
- 24 Haltestellen
- 25 Kundenservice
- 26 **Zusammenfassung / Empfehlungen**
- 27 **Maßnahmen-Übersicht**
- 28 **Literatur / Impressum**



Die in diesem wie im folgenden Kapitel referierten Erkenntnisse dokumentieren den derzeitigen Stand der Mobilitäts- und Altersforschung und bilden hier wie in den MoSiM-Vorgängerprojekten eine wesentliche Grundlage für die Analyse der kommunalen Mobilitätsbelange älterer Menschen und darauf aufbauende planerische Überlegungen.

Ob der „Gültigkeit“ der Aussagen werden diese insofern nachfolgend - in Kurzform - wiederholt:

Etwa $\frac{3}{4}$ der über 60-Jährigen besitzen einen Führerschein sowie einen Pkw im Haushalt. Prognosemodelle zum Pkw-Bestand und -Besitz gehen in den kommenden Jahrzehnten von einer geringeren MIV-Motorisierung der älteren Bevölkerung als bisher angenommen aus (aufgrund der erwartbaren gesundheitlich bedingten Mobilitätseinschränkungen, MiD 2018).



Stadhüpfers Bensberg

Etwa $\frac{3}{4}$ der älteren Menschen sind mindestens einmal täglich unterwegs. Durchschnittlich legen diese ca. drei Wege am Tag zurück (Vergleichswert über alle Altersgruppen = 3,7 Wege / ländlicher Raum). Die Wegeanzahl reduziert sich mit zunehmendem Alter (> 80-Jährige etwa 2 Wege).

Ältere Menschen sind vorrangig in den Normalverkehrszeiten zwischen 09:00 Uhr und 12:00 Uhr sowie 15:00 Uhr und 18:00 Uhr mobil. Die Wege dienen zumeist den Aktivitäten Einkaufen, Erledigungen und Freizeitbeschäftigungen.

Gesundheitsbedingte Mobilitätseinschränkungen betreffen ab einem Alter von 50 Jahren etwa 13% der Bevölkerung.

Mit zunehmendem Alter steigen diese. Bei den über 80-Jährigen ist etwa jeder Zweite betroffen. So ist für viele über 70-Jährige die Gesundheit denn auch ein maßgeblicher Grund, kein Auto mehr zu besitzen (42% der 70- bis 79-Jährigen, 52% der über 80-Jährigen).

Neben den gesundheitlichen Veränderungen bedingen ab dem 70. Lebensjahr weitere biografische Schlüsselereignisse (z. B. Unfälle, Tod von Partnern, ggf. Wohnortwechsel) Lebensveränderungen, die u. a. auch die Mobilität sowie die Verkehrsmittelwahl beeinflussen.

Anforderungen an den ÖPNV

Aus Sicht älterer Menschen wäre eine Haus-zu-Haus- oder haustürnahe Bedienung das Optimum im ÖPNV. Nicht umsteigen zu müssen, wie auch keine langen Wege zur / von der Haltestelle zurückzulegen, würde die Mobilität deutlich erleichtern und attraktiver gestalten.

Insbesondere ältere Menschen sind aufgrund ihrer Mobilitätseinschränkungen und wegen der erhöhten Sicherheitsbedürfnisse auf ein ÖPNV-Angebot angewiesen, welches eine möglichst hohe Erschließungswirkung zeigt.

Auch geringe Haltestellenabstände vereinfachen die Nutzung des ÖPNV für ältere Menschen. Die Haltestelleneinzugsbereiche für ältere Menschen sind auf 10 Minuten Fußwegezeit – einschließlich der Wartezeiten an Lichtsignalanlagen und der Querungszeiten an Straßen – einzugrenzen. Insofern wurde in der vorliegenden Untersuchung ein Haltestellenradius von 300m Luftlinie angenommen (vgl. VDV 2003).



Stadthüpfen Bensberg

Die von älteren Menschen präferierten Fahrtenlässe finden vorrangig in verkehrsschwächeren Zeiten statt. Es erscheint notwendig, auch in diesen Zeitlagen ein ausreichendes Angebot vorzuhalten.

Sowohl der Niveauunterschied zwischen Fahrzeug und Bahn- bzw. Bussteig wie auch die Zu-/ Abwege zu Haltestellen sind barrierefrei /-arm zu gestalten.

Nicht zuletzt für Personen, die eine Mobilitätshilfe benötigen, sind Sitzmöglichkeiten an Haltestellen und ein guter Witterungsschutz notwendige wie akzeptanzförderliche Voraussetzungen für die ÖPNV-Nutzung.

Neben den Forderungen nach preiswerten ÖPNV-Fahrtenangeboten, altersgerechten Fahrgastausstattungen, der Anschlussicherung von Bahn- und Busverbindungen werden insbesondere verständliche und einfacher zu erhaltende Informationen postuliert, einhergehend mit dem Wunsch nach personaler Kundenbetreuung an Bahnhöfen und Haltestellen.



Projektseitig wird die Erarbeitung und Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Mobilität älterer Menschen angestrebt.

Zunächst wurden kommunale wie regionale (Struktur-) Daten sowie Untersuchungen resp. Gutachten, die die verkehrlichen Aspekte (ÖPNV-Daten, Fußwege-Situation, raum-/verkehrsstrukturelle Entwicklungen) tangieren, recherchiert und ausgewertet (z. B. Einzelhandelsgutachten der Hansestadt Wipperfürth 2018).



Seniorenkreis Egen

Im Weiteren stand die Ermittlung und Dokumentation seniorenrelevanter Einrichtungen und Ziele im Vordergrund. Dazu fanden Informations-gespräche mit kommunalen Vertreterinnen und Vertretern sowie der OVAG, mit Senioren-treffleiterinnen und -leitern und den Vorsitzenden der Bürgerbus-Vereine statt.

Coronabedingt konnten nur zwei Seniorenkreise aufgesucht werden. Ersatzweise wurden einzelne Senioren sowie Seniorentreffleiterinnen interviewt.

Im Vordergrund stand die Abfrage von Mobilitätsorientierungen bzw. Erreichbarkeitsdefiziten relevanter Einrichtungen und Ziele sowie Nutzungserfahrungen mit bzw. Nicht-nutzungsgründe für öffentliche/n Verkehrsmittel/n. Im Nachgang zu den Einzel-/ Gruppengesprächen erfolgten Vor-Ort-Begehungen, um u. a. die genannten Defizite bei Wege- wie ÖPNV-Infrastrukturen zu prüfen.

Um qualifizierte Hinweise zur sicheren Mobilität im Straßenraum zu erhalten, erfolgte die Kontaktaufnahme zur zuständigen Polizeidienststelle sowie die anschließende Auswertung entsprechender Daten / Hinweise.

Einen Arbeitsschwerpunkt bildet die Analyse des ÖPNV-Angebotes im Hinblick auf die Erreichbarkeit der ausgewiesenen Einrichtungen und Ziele. Fokussiert wurde die Untersuchung der barrierefreien Zu-/Abgänge der (ÖPNV-)Infrastrukturen an zentralen Punkten im Wipperfürther Innenstadtbereich wie in den Kernbereichen der Außenorte.

Darauf aufbauend wurden verkehrliche und infrastrukturelle Maßnahmen entwickelt.

Dies gilt auch für die im Kontext des RegioM-Projektes der RVK ausgewiesenen Maßnahmen zur Mobilitätsverbesserung und -sicherung im ländlichen Raum (s. rvk.de hier: RegioM 2030).

Untersuchungsraum

Die Hansestadt Wipperfürth liegt im nördlichen Teil des Oberbergischen Kreises. Wipperfürth grenzt im Norden an Hückeswagen und Radevormwald (Oberbergischer Kreis), im Osten an Halver und Kierspe (Märkischer Kreis), im Süden an Marienheide und Lindlar (Oberbergischer Kreis) sowie im Westen an Kürten und Wermelskirchen (Rheinisch-Bergischer Kreis).

In den letzten Jahrzehnten konzentrierten sich die siedlungsstrukturellen Entwicklungen auf den Zentralort. Deutlich mehr als die Hälfte der Einwohner (EW) lebt in Wipperfürth-Innenstadt.

Strukturdaten:

Einwohner:	20.945 (IT.NRW 2020)
Fläche:	118,30 km ²
Siedlungsfläche:	14,98 km ²
8 Stadtteile / Ortschaften:	Zentralort und sieben Kirchdörfer, kleinster Stadtteil: Egen, 376 Einwohner, größter Stadtteil: Wipperfürth-Zentrum, 12.927 Einwohner

Verkehrliche Anbindung:

Bundesstraße (B) 237 (Remscheid – Meinerzhagen)
B 506 (Köln – Wipperfürth):
Beide jeweils richtungsbezogen weiterführend zur A1,
A4 und A4
B 237 über B 256 in Ohl nach Gummersbach
Landesstraße 284 (Halver – Lindlar)

Motorisierungsgrad:

643 Pkw je 1.000 Einwohner (IT.NRW 2019).

Demografische Entwicklung bis 2040 (IT 2019):

Bevölkerung insgesamt	- 1,1%
bis 18 Jahre	- 1,1%
19 bis 64 Jahre	-11,0%
über 64 Jahre	+11,6%

Die altersstrukturellen Entwicklungen betreffend zeichnet sich in Wipperfürth ein Trend zur Überalterung aus:

- Das Durchschnittsalter wird von 44,6 Jahren in 2018 auf 47,3 Jahren in 2030 steigen,
- der Anteil der Kinder und Jugendlichen sinkt von 17,5% auf 15,9%,
- der Anteil der Altersgruppe 65plus steigt von 21,1% auf 28,4%.

Höchste Auspendleranteile verzeichnen sich in die umliegenden Städte Hückeswagen, Lindlar und Marienheide. Auch in die etwa 40 km entfernt liegende Stadt Köln pendeln zahlreiche Wipperfürther.



In den folgenden Kapiteln werden die (senioren-)relevanten Einrichtungen und Ziele wie auch die Wohnstandorte / Siedlungsbereiche im Hinblick auf ihre Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln (ausreichende Haltestellen-Anzahl /-Lage sowie zeitliches Fahrtenangebot)^[1] untersucht.

Für weitergehende verkehrliche Analysen, die eine hinreichende Einwohnerzahl (> 1.000 EW) voraussetzen, werden die Außenorte Agathaberg, Hämmern, Kreuzberg, Ohl, Thier, Wipperfeld sowie die Kernstadt Wipperfurth näher betrachtet.

Die Wohnlagen an den Hauptachsen sowohl der Außenorte wie auch der Kernstadt werden in ausreichender Form durch die Regionalverkehrs-linien erschlossen. Eine kleinräumige (Quartiers-) Erschließung leistet insbesondere der Bürgerbus Wipperfurth in der Kernstadt. So sind auch die besonderen Wohneinrichtungen für ältere und pflegebedürftige Menschen in Wipperfurth unmittelbar angebunden.



EWK-Stiftung

Wenngleich die Fahrtrouten die Wohnstandorte „gut“ erschließen, so ist doch deren fahrzeitliches Angebot nur als „hinreichend“ zu bewerten. Allerdings scheint die relativ geringe Nachfrage im Bürgerbus-Verkehr im Innenstadtbereich zumindest derzeit eine Beibehaltung dieser Angebotsstruktur zu rechtfertigen.

Gleichermaßen defizitär gestaltet sich die zeitliche Erschließung im Stadtteil Agathaberg. Eine Bedienung erfolgt ausschließlich über den Dorf-Bürgerbus viermal vormittags (Mo – Sa) sowie an zwei Nachmittagen jeweils zweimal in der Woche. Ebenso zeigen sich Defizite in den Stadtteilen Kreuzberg und Wipperfeld, hier insbesondere am Wochenende.

In den Fokus gerät an dieser Stelle auch der barrierefreie bzw. infrastrukturelle Ausbau der Haltestellen. Berücksichtigt man die Bürgerbus-Haltestellen so sind die Siedlungsbereiche im gesamten Stadtgebiet mit einer ausreichenden Haltestellen-Anzahl abgedeckt. Aufgrund einer eher geringen Fahrgast-Nachfrage erhalten Bürgerbus-Haltestellen zumeist eine den gesetzlichen Anforderungen entsprechende „Mindest-Ausstattung“ aus Haltestellenschild, Fahrplan sowie Tariffinformation.

Ist ein hoher Fahrgastwechsel feststellbar bzw. nimmt die Haltestelle qua Lage eine besondere Funktion ein, sollte der Ausstattungsstandard im Sinne eines attraktiven ÖPNV-Zugangs verbessert werden.

[1] Gemäß den Vorgaben des OBK wird bei der räumlichen Erschließung ein Haltestellenradius von 300m, bei der Fahrtenhäufigkeit mindestens eine stündliche, in Ausnahmefällen eine zweistündliche, zugrunde gelegt.

Einkauf und Besorgung

Dass die Altersgruppe 65plus – qua demografischer Entwicklung wie hoher Kaufkraft – eine zunehmende Bedeutung für die Einkaufsbranche darstellt, steht außer Frage. Sichtbares Zeichen dafür sind bspw. auch die Standortorientierungen von Discountern. Bisher auf der „grünen Wiese“ angesiedelt, finden sich diese mittlerweile in den Innenstädten bzw. Zentrallagen der Kommunen (z. B. ALDI).

Forschungsergebnisse zum Einkaufsverhalten älterer Menschen (hier bezogen auf die Altersgruppe der 70- bis 80-Jährigen) liefern relevante Hinweise auch zu deren Mobilitätsverhalten:



Haltestelle Gaultal-Center

- Senioren gehen zweimal pro Woche und häufiger einkaufen,
- zu unterschiedlichen Zeiten,
- vorzugsweise in der Woche,
- früh am Morgen, wenn die Geschäfte leerer sind,
- je älter diese sind, desto lieber kaufen sie in kleineren Geschäften ein, die in der Nachbarschaft liegen und gehen zu Fuß anstatt zu fahren oder gefahren zu werden (KEARNY 2010).

Eine repräsentative Wipperfürther Bevölkerungsbefragung kommt zu dem Ergebnis, dass etwa 90% der Einkäufe in den Segmenten Lebensmittel und Drogerieartikel im Stadtgebiet – vorrangig im Stadtzentrum - Wipperfürth durchgeführt werden (Einzelhandelsgutachten BERGER 2018).

Hervorgehoben wird hier die Versorgungsfunktion der Lebensmittel- und Drogeriemärkte in der Innenstadt in Verbindung mit dem Standort Bahnstraße, Lenneper Straße und Gaulstraße.

Darauf verwiesen auch die befragten Senioren aus den Außenorten. Insbesondere Einkäufe in den beiden Supermärkten, Bäckereien / Metzger (Hochstraße) sowie in Drogerien wurden angeführt. Ebenso stellt der freitägliche Wochenmarkt (vormittags) ein attraktives Einkaufsziel dar.

Nähräumlich sind Haltestellen an den Einkaufsstätten im Zentrum verfügbar (s. ÖPNV-Infrastrukturen). Zentrale Erschließungsfunktion sind dem Busbahnhof Wipperfürth sowie der Hochstraße in diesem Kontext zuzuschreiben.

Der Fußweg von der Haltestelle „Stöpgeshof“ zum Einkaufsbereich Bahnstraße gestaltet sich allerdings recht umständlich (ca. 350m Fußweg - über den Kreisel).



Die Nutzung des ÖPNV ist für die Bevölkerung aus den Stadtteilen Agathaberg, Egen, Kreuzberg und Neye für Einkaufsfahrten nach Wipperfürth-Innenstadt nur sehr eingeschränkt möglich. Bspw. kann man von Agathaberg an drei Werktagen mit dem Dorf-Bürgerbus zweimal in Richtung Wipperfürth und einmal zurückfahren.

Der „Nahversorger im Dorf“ gewinnt mit zunehmendem Alter an Bedeutung. Dies bestätigten die Kreuzberger „... wir haben es gut, wir haben den Frischemarkt Offermann in Kreuzberg“. Dorfläden finden sich in den Ortsteilen Thier wie auch in Wipperfeld (plus Bäckerei).

Eine fußläufige Erreichbarkeit steht hier im Vordergrund. Gravierende Barrieren konnten in naher Umgebung der Einkaufsstätten nicht festgestellt werden. Auch erleichtern ebenerdige Bereiche wie Rampen oder Geländer den unmittelbaren Geschäftszugang.

Aufgrund der dispersen Raumstruktur wie der in Teilen hohen Distanzen der Außenorte zum Innenstadtbereich, orientieren sich die Bewohnerinnen und Bewohner zum Einkaufen auch in umliegende Städte. Dies betrifft ...



Zugang zum Dorfladen in Thier

- die Egener, die sowohl nach Hückeswagen, Radevormwald wie auch nach Halver fahren. ÖPNV-Fahrten sind unattraktiv und müssten in der Regel über Wipperfürth-Innenstadt erfolgen.
- Bewohnerinnen und Bewohner aus Hämmern fahren in die Nachbarstadt Hückeswagen: Hier bestehen über die Line 336 Fahrtmöglichkeiten.
- Thierer können Kürten über die Linie 426 erreichen.
- Wipperfelder orientieren sich zum Einkaufen ebenfalls nach Kürten: Mit Umstieg in Kürten-Weiden ist dies über die Linien 427/426 möglich.
- Kreuzberger nannten den Kaufpark in Halver: Es besteht keine hinreichende ÖPNV-Beziehung dorthin (Linie 55).

Gesundheitsversorgung

Der „Arzt vor Ort“ gewinnt mit zunehmendem Alter an Bedeutung; dessen sichere und unkomplizierte Erreichbarkeit ist ein zentraler Faktor.

Den Gesamt-Wegeanteil betrachtend machen arztbedingte Fahrten einen eher geringen Anteil aus (= 6% aller Wege älterer Menschen). Man fährt nicht täglich zum Arzt, jede/r weiß aber, wie man gut und sicher dorthin kommt. Arztfahrten werden gerade von älteren Menschen genauestens geplant, wann es losgehen muss, wie lange man für den Fußweg braucht und ggf. auch, welcher Bus in Frage kommt.

Wenngleich auch im Gesundheitssektor die digitale Versorgung voranschreitet, so präferieren gerade ältere Menschen das persönliche Arztgespräch in der Praxis vor Ort.



Haltestelle „Dr.-Leo-Zorn-Platz“

Eine Erreichbarkeit medizinischer Einrichtungen und Ziele – auch mit Verkehrsmitteln des öffentlichen Nahverkehrs – steht außer Frage.

Im Wesentlichen verwiesen die Befragten auf das ärztliche Angebot wie auch das HELIOS Krankenhaus in Wipperfürth-Zentrum. Bewohner aus den Randlagen nannten zudem Arztbesuche in Nachbarkommunen, dies betrifft auch die Nachfrage von Facharztdisziplinen.

Untersucht wurde die nähräumliche Haltestellenverfügbarkeit wie deren Barrierefreiheit zu den gesundheitlichen Versorgungsangeboten (Krankenhaus, Ärzte, Apotheken, Anbieter von Sanitärartikeln).

Relevante Ein-/ Ausstiegshaltestellen in der Wipperfürther Innenstadt sind in diesem Zusammenhang:

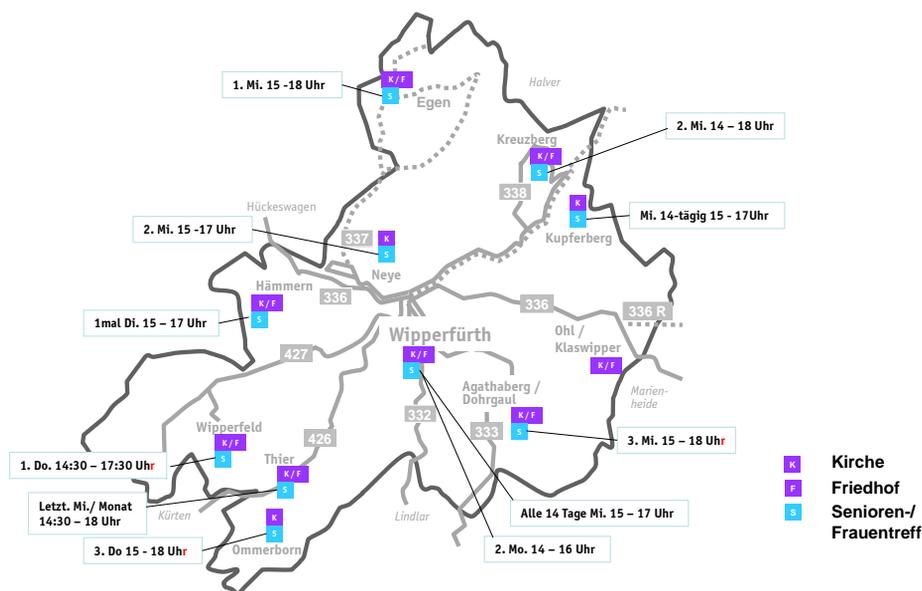
- Wipperfürth ZOB / Surgères-Platz (nicht barrierefrei)
- Dr.-Leo-Zorn-Platz
- Hochstraße (in Planung, vrsl. Umsetzung in 2022).

Die Fußwegelänge von der Haltestelle „Dr.-Leo-Zorn-Platz“ zum HELIOS-Krankenhaus beträgt etwa 350 m nebst einem Geländeanstieg, der vor allem für mobilitätsbeeinträchtigte Menschen eine Erschwernis darstellt. Dies veranlasst auch den BürgerBus Wipperfürth das Krankenhaus direkt anzufahren.

Die Arztpraxis in Neye ist über die barrierefrei gestaltete Haltestelle „Neye Kirche“ und die in Wipperfeld über die Haltestelle „Wipperfeld Wende“ (nicht barrierefrei) erreichbar.



Das hohe ehrenamtliche Engagement wie auch die steigende Teilnehmerzahl spiegelt sich in den 12 Senioren-/ Frauentreffs in Wipperfürth wieder. Zumeist in Pfarr- bzw. Gemeindehäusern finden diese in monatlichem bzw. zweiwöchentlichem Turnus statt. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer setzen sich aus den jeweiligen Dorfgemeinschaften zusammen, allerdings werden die Treffs auch - nach oftmals altersbedingten Fortzügen – von außerhalb Wohnenden besucht. Dies ist Ausdruck sozialer Verbundenheit wie dem Wunsch nach gesellschaftlicher Teilnahme in bekannten Bezügen.



Seniorentreffzeiten in der Hansestadt Wipperfürth

Nahezu alle Trefforte, Kirchen wie auch Friedhöfe sind barrierefrei zugänglich. Mancherorts bestehen Treppenaufgänge bzw. sind die Straßen-/ Wegeflächen nur schwer begehbar (z. B. Zuwege zur Kirche in Wipperfürth, in Hämmer). Dass diese Bereiche mit zunehmender Überalterung der Bevölkerung an Bedeutung gewinnen resp. barrierefrei gestaltet werden sollten, muss an dieser Stelle nicht ausgeführt werden.



Wengleich eine Querungshilfe auf der L237 / Gummersbacher Straße auf der Höhe der Haltestelle „Klaswipper“ vorhanden ist, so gestaltet sich doch der Fußweg zum Gemeindezentrum aufgrund eines unbefestigten Bürgersteigs schwierig (Fahrtrichtung Ohl, s. Foto).

Randstreifen in Klaswipper

Die Friedhöfe in Egen wie in Agathaberg erfahren keine ÖPNV-Erschließung. Ansonsten liegen im Nahraum der Friedhöfe Haltestellen. Nicht zuletzt aufgrund der geringen Fahrzeitendichte sollten diese mindestens mit einem Witterungsschutz und einer Sitzbank ausgestattet sein (nicht gegeben: Haltestelle „Thier“). Der Friedhof in Wipperfürth (Weststraße) wird ausschließlich vom BürgerBus Wipperfürth angefahren und wurde mit einem Witterungsschutz ausgestattet.

Eine ÖPNV-Nutzung zu Zeiten der Gottesdienste wie der Seniorentreffen ist zumeist nicht möglich. Allerdings kommen die meisten Besucherinnen und Besucher zu Fuß, in Fahrgemeinschaften bzw. über Bringdienste von Familienangehörigen. Seitens dem Vertreter einer Wipperfürther Kirchengemeinde erfolgte der Hinweis, dass das Thema „... Mobilität vor dem Hintergrund der Überalterung im ländlichen Raum zentral ist“. Viele Ältere kämen aufgrund fehlender Mobilitätsversorgung nicht mehr zu den Gottesdiensten. Dies war Anlass einen privaten Fahrdienst seitens der Kirche anzubieten, der, „... da man nicht fragen wollte“, nicht angenommen wurde.

Wengleich dieser Hinweis zunächst „randseitig“ erscheint, so ist – im Übrigen in wissenschaftlichen Untersuchungen - belegt, dass Menschen gerade im Alter (auf dem Dorf) Anderen nicht zur Last fallen wollen, dass man möglichst unabhängig und selbstbestimmt sein Leben – auch seine Mobilität – gestalten will. Ein impliziter Ruf, Mobilität als kommunale Daseinsvorsorge insbesondere für die Zielgruppe der Senioren im Blick zu halten.



Auch Einrichtungen aus dem Bereich „Dienstleistung“ wurden im Rahmen des Projektes untersucht, wie z. B. das Wipperfürther Rathaus, Banken / Sparkassen, die Stadtbücherei sowie einzelne Postfilialen.



Zugang Wipperfürth Rathaus

Sowohl eine verkehrliche Anbindung mit Bussen als auch ebenerdige Zugänge sind bei nahezu allen Einrichtungen gegeben.

Ausnehmend muss auf einige Nebenstellen der Stadtverwaltung, wie das Alte Seminar (hier u. a.: Stadtbücherei), hingewiesen werden, die nicht barrierefrei erreichbar sind.

Zahlreiche Freizeitangebote werden im Seniorenwegweiser „Senioren in Wipperfürth“ aufgeführt. In den Seniorengesprächen erfolgten keine Hinweise auf Erreichbarkeitsdefizite von Freizeitangeboten. Coronabedingt war es allerdings schwierig, diesen Bereich zu thematisieren.

Hinweise erfolgten zur misslichen Toilettensituation in den Abendstunden sowie am Wochenende im Innenstadt-Bereich (nicht barrierefrei). Moniert werden muss auch der Treppenaufgang am Kirchplatz.

Das Walter-Leo-Schmitz-Bad ist lediglich durch eine Bürgerbus-Haltestelle angebunden. Eine Absenkung des Bürgersteigs fehlt.

Die Gastronomie bzw. Cafés am Marktplatz erfahren bei den Älteren große Beliebtheit. Die erfolgten barrierefreien Umbaumaßnahmen leisten dazu einen wesentlichen Beitrag. Eine Aufwertung des in unmittelbarer Nähe liegenden Busbahnhofs würde die Frequentierung des Marktplatzes noch positiv bestärken. Die Neugestaltung des ZOB steht perspektivisch an und wird mittelfristig politisch beschlossen.

„Mal auf einen Kaffee unter Leute zu gehen“ ist wichtiges Thema im Kontext „Freizeitbeschäftigung“. Ablesbar an den Hinweisen „wir haben ja ein Café im Ort“, wie in Kreuzberg (zwei-stufiger Eingang mit Geländer), in Thier (Café am Dorfladen mit Rampe), Wipperfeld (Bäckerei mit Stehcafé, ebenerdig). Diese liegen in zentraler Ortslage in unmittelbarer Nähe zu Haltestellen. Auch konnten an den Fußwegen keine maßgeblichen Mobilitätseinschränkungen festgestellt werden.



Eingang zur Familienbildungsstätte
„ Haus der Familie“

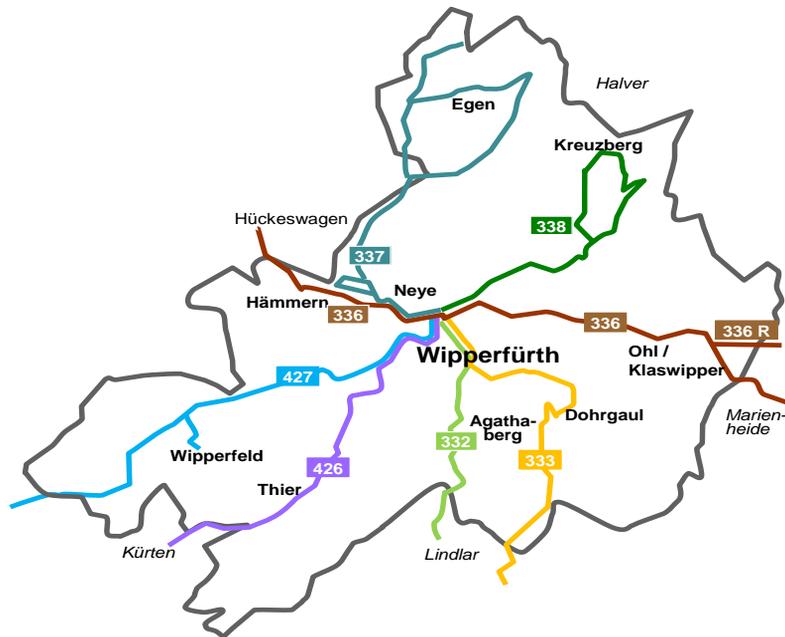
Gleichermaßen sind die Familienbildungsstätte „Haus der Familie“, die Volkshochschule wie auch das Kultur- und Veranstaltungszentrum „Alte Drahtzieherei“ barrierefrei zugänglich.

Beobachtet werden konnten kritische Querungssituationen an der Gaulstraße / Höhe des Discounters „Norma“. Hier wäre zu überlegen, eine zusätzliche Querungshilfe zu installieren.



Prüfkriterien sind neben der räumlichen Erschließung die ÖPNV-Elemente „Fahrtenhäufigkeit“ und „Bedienungszeiten“. Im Vordergrund der weiteren Ausführungen stehen die Anbindung der Stadtteile an das Stadtzentrum Wipperfürths sowie die Anbindung außenliegender Stadtteile an die jeweils angrenzenden Kommunen.

ÖPNV-Liniennetz Hansestadt Wipperfürth



Linie

- | | | | |
|--------------|---|------------|---|
| 332 | Wipperfürth – Hartegasse – Lindlar – Engelskirchen | 337 | Wipperfürth – Neye – Egen – Wipperfürth |
| 333 | Wipperfürth – Dohrgaul – Frielingsdorf – Engelskirchen | 338 | Wipperfürth – Wasserfuhr – Kupferb. – Kreuzb. – Wipperfürth |
| 336 | RS-Lennep – Hückeswagen – Wipperfürth – Marienheide – Gummersbach | 426 | Wipperfürth – Kürten – Biesfeld Dürscheid – Bergisch Gladbach |
| 336 R | Ohl – Rönsahl | 427 | Wipperfürth – Weiden – Bechen – Bergisch Gladbach |

Im Weiteren unberücksichtigt bleiben die Linien 429 (Wipperfürth – Olpe – Biesfeld) sowie die Linie 55, die nahezu ausschließlich auf die Belange des Schülerverkehrs ausgerichtet sind.

Bus-Verkehr

Die Beförderung im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) wird im Stadtgebiet durch die Verkehrsunternehmen OVAG GmbH, wupsi GmbH sowie die beiden Bürgerbus-Vereine bewerkstelligt. Es verkehren insgesamt acht Buslinien, die die Innenstadt mit den Stadtteilen sowie den umliegenden Städten verbinden.

Räumliche Erschließung

- Die Siedlungslagen entlang der verkehrlichen Hauptachsen werden durch die Regionalverkehrslinien erschlossen.
- Zwei Innerortslinien bedienen die Ortsteile Kreuzberg, Egen und Neye.
- Eine kleinräumige Erschließung erfolgt über den Bürgerbus Wipperfürth im Innenstadtbereich inklusive dem Ortsteil Neye sowie dem Dorfbürgerbus Wipperfürth in den außenliegenden Ortsteilen Wipperfeld, Dohrgaul, Agathaberg, Thier und Hämmern.
- Die Haltestellensituation ist angemessen, wenn man die Haltepunkte des Bürgerbusses hinzunimmt. Ansonsten ergeben sich Bedienungslücken, insbesondere in der Kernstadt.

Zeitliche Erschließung

Das Fahrtenangebot mit Bussen innerorts wie in regionaler Ausrichtung nach Lindlar, Engelskirchen, Hückeswagen / Remscheid-Lennep, Kürten und Bergisch Gladbach sowie in die Kreisstadt Gummersbach stellt sich wie folgt dar:

- Montags bis freitags verkehren die Regionallinien alle 60 Minuten, in Teilen vertaktet,
- zumeist beginnend um ca. 06.00 Uhr und linienabhängig endend ab ca. 20.00 Uhr.
- Die Innerortslinien (Linie 337 / Neye - Egen und 338 / Kreuzberg) sind vorrangig auf die Schulzeiten ausgerichtet und verkehren unregelmäßig.
- Am Wochenende sowie an Feiertagen beginnt der Busverkehr (mit Ausnahme der Linie 336) morgens etwas später und greift weiter in die Abendstunden hinein. In Teilen ist dieser auf TaxiBus-Angebote umgestellt.
- Keine Bedienung erfolgt am Wochenende auf der Linie 427 / Wipperfürth – Wipperfeld – Kürten – Bergisch Gladbach sowie auf der Linie 337 / Neye – Egen.
- An Sonn- und Feiertagen besteht kein Fahrtenangebot auf der Relation Wipperfürth – Kreuzberg sowie Wipperfürth – Rönsahl.
- Die beiden Bürgerbusse verkehren in ihren Bedienungsbereichen an ausgewiesenen Werktagen zu nachfragebedingten Fahrzeiten (s. Ausführungen unter „Bürgerbusse Wipperfürth“).

Die Fahrzeiten sind auf zahlreichen Linien an den Schulzeiten sowie betriebsbedingten Einsatzmöglichkeiten ausgerichtet. Damit ist der Linienverkehr unter betrieblichen Gesichtspunkten sehr gut abgebildet.



Dies bedingt z. B. bei den Innerortslinien zwangsläufig Angebots- und Fahrplanstrukturen, die mit „Sonderhinweisen“ bestückt sind und die Verständlichkeit eines Bus-Angebotes erschweren. So reduzierten sich die Antworten der Kreuzberger Seniorinnen und Senioren auf den Hinweis, dass die Linie 338 für Schülerbelange eingerichtet ist.

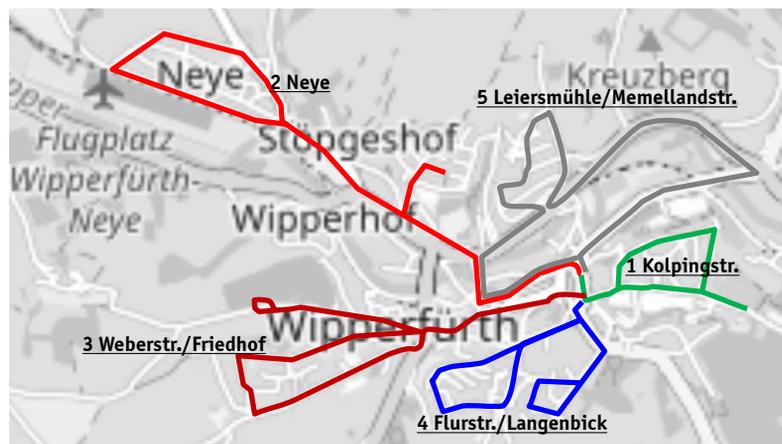
Auch ist darauf hinzuweisen, dass größere Stadtteile nur eine sehr eingeschränkte ÖPNV-Anbindung haben, wie die Stadtteile Agathaberg (nur Bürgerbusse), Wipperfeld (Wochenende) und Kreuzberg (Sonntagen).

Bürgerbusse in Wipperfürth

In Wipperfürth werden in Ergänzung zum normalen Linienverkehr zwei Bürgerbus-Verkehre offeriert; im Kernstadtbereich der „Bürgerbus Wipperfürth“ sowie ein separater „Dorf-Bürgerbus“ in einigen außenliegenden Stadtteilen.

Bürgerbus Wipperfürth

In 1996 ging der Bürgerbus Wipperfürth an den Start. Zurückblicken kann dieser auf eine erfolgreiche Vereinsgeschichte, die aktuell mit 120 Mitgliedern und 40 aktiven Fahrern fortgeschrieben wird. Insgesamt beförderte der Bürgerbus in 2019 etwa 9.100 Fahrgäste mit zwei Kleinbussen im Kernstadtbereich Wipperfürth.



Bürgerbus Wipperfürth – Fahrtrouten (Stand 2021)

Insgesamt fünf Linienäste werden montags bis samstags an Vormittagen mit jeweils 4 Fahrten bedient. Die Linien beginnen und enden jeweils am Wipperfürther ZOB / Surgères-Platz. Zusätzlich bestehen dienstag- und donnerstagnachmittags um etwa 15:00 Uhr und 17:00 Uhr Fahrtmöglichkeiten.

Es erfolgt eine kleinräumige Quartierserschließung über insgesamt 46 Haltestellen. Angebunden sind z. B. das DRK Altenheim, der Friedhof, das Krankenhaus, das Ärztehaus in der Gaulstraße sowie Einkaufsbereiche, wie der Stöpgeshof und das Gaultal Center.

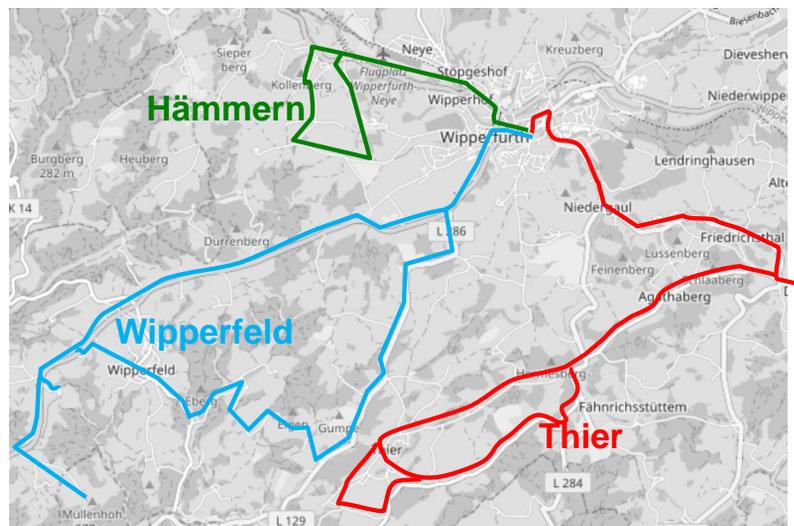
Nachfragestarke Haltestellen sind „Wipperfürth Busbf / Surgères-Platz“ und „Lüdenscheider Str.“ sowie der „Friedhof“ insbesondere in den Sommermonaten.

Dorf-Bürgerbus

Im Jahr 2014 ging der Dorf-Bürgerbus regulär in Betrieb. Vorausgegangen war ein Probetrieb unter Beteiligung der Bürgervereine Dohrgaul, Thier und Wipperfeld.

Die drei Linien bedienen die Randlagen im Stadtgebiet. Bspw. kann man vom Stadtteil Agathaberg am Montag und Mittwoch über zwei Fahrten (ca. 09:00 Uhr und 12:00 Uhr) das Stadtzentrum erreichen, eine Rückfahrmöglichkeit besteht nur einmal (um ca. 11:15 Uhr). Ähnlich gestaltet sich die Fahrsituation an Freitagen.

Derzeit wird der Bürgerbus von 15 Fahrern auf drei Linien durchgeführt.



Dorf-Bürgerbus Wipperfürth - Fahrtrouten (Stand 2021)



Die Fahrtenangebote beider Bürgerbusse sind im Wesentlichen auf die Vormittagsstunden begrenzt. Die Fahrpläne sind wenig übersichtlich und schwer zu verstehen. Die relativ geringe Nachfrage – bei der Betrachtung der durchschnittlichen Besetzung auf den einzelnen Linienästen – rechtfertigt denn auch das zeitliche Angebot.

Eine Bürgerbus-Fahrt kostet auf allen Fahrtstrecken für Erwachsene 1,90 € und für Kinder zwischen sechs und vierzehn Jahren 1,00 €. Inhaberinnen und Inhaber von Familienpässen sowie mobilitätseingeschränkte Personen (mit gültigem Schwerbehindertenausweis und Wertmarke) werden unentgeltlich befördert. Zugleich wird eine Fahrtbegünstigung bei Erwerb eines Fahrkartenblocks (25 Fahrscheine zu 43€) angeboten. Seit 2017 werden VRS-Fahrscheine sowie das NRW-Ticket im Bürgerbus akzeptiert, die einen gültigen Fahrschein vorweisen können, werden unentgeltlich mitgenommen. Der Fahrschein gilt bis zum Ausstieg – unabhängig von der Fahrtstrecke.

Vorrangig genutzt werden die Bürgerbusse für Einkaufs- und Arztfahrten, auch um Cafebesuche zu bewerkstelligen. Beide Bürgerbusse gewährleisten eine ergänzende räumliche und zeitliche ÖPNV-Erschließung im Stadtgebiet Wipperfürth. Aufgrund der zusätzlich eingerichteten Bürgerbus-Haltestellen können die Fahrgäste die Fahrtenangebote mit kurzen Fußwegen erreichen. Zudem werden hier seniorenrelevante Einrichtungen und Ziele angebunden.

Beide Bürgerbusse nutzen Kleinbusse mit acht Sitzplätzen. Bei der Bus-Ausstattung wurde im Besonderen auf einen leichten Ein-/ Ausstieg durch den Einbau einer elektrisch ausfahrbaren Trittstufe wie den Transport von Rollatoren (hintere Lagefläche) Wert gelegt.

Eine Finanzierung, wie z. B. der Betriebskosten, wird über die Mitgliederbeiträge, Fahrgeldeinnahmen sowie über Sponsorings aus der Privatwirtschaft geleistet. Hinzu kommt eine Organisationspauschale des Landes NRW. Bei der Einstellung neuer Fahrerinnen und Fahrer werden die Kosten für die amtsärztliche Untersuchung wie die Ausstellung des Personenbeförderungsscheines vom BB-Verein getragen.

Der Bürgerbus-Verein Wipperfürth wie auch der Dorf-Bürgerbus präsentieren ihre Angebote im Internet unter www.buergerbus-wipperfuerth.de bzw. www.dorf-buergerbus.de und sind mit der Homepage der OVAG (www.ovaginfo.de) verlinkt. Eine Verlinkung mit der Homepage der Hansestadt Wipperfürth fehlt bislang. Dieser wird im Zuge einer Ergänzung der städtischen Webseite um Informationen zum ÖPNV zeitnah eingerichtet.

Von den älteren Bürgerbus-Fahrgästen wird das hohe Maß an Fahrgastbetreuung hervorgehoben. Insbesondere ältere und mobilitätseingeschränkte Personen meiden die Nutzung des normalen Linienverkehrs bsplw. aus Angst, sich beim Ein- und Ausstieg zu verletzen.

ÖPNV-Infrastrukturen / Haltestellen

Im Rahmen der MoSiM-Studie wurden 25 konventionelle Haltestellen (gesamt ca. 90 Haltestellen) und weitere fünf Bürgerbus-Haltestellen gesichtet.

Als sichtungsrelevant wurden Haltestellen eingestuft, sofern sich diese zentral in den Ortslagen befinden, nahörtliche Bezüge zu Versorgungsstätten oder seniorenrelevanten Einrichtungen und Zielen aufweisen oder seitens der Befragten Hinweise zu einer defizitären Ausstattung erfolgten.

Insgesamt war feststellbar, dass die Hansestadt Wipperfürth – insbesondere im Kontext straßenräumlicher Maßnahmen - an einzelnen Haltestellen bereits Verbesserungen im Hinblick auf die Barrierefreiheit (nach § 8 PBefG) vorgenommen hat. Auch ist auf die durch Schulprojekte ansprechend gestalteten Haltestellen hinzuweisen, die zielgerichtet gegen Vandalismus und identitätsstiftend auf die Zielgruppe der Schülerinnen und Schüler wirken.

Allerdings weisen zahlreiche Haltestellen, vor allem in den Außenbereichen, noch Mängel bzgl. einer barrierefreien Gestaltung auf und sind ihr Erscheinungsbild betreffend wenig einladend. Entsprechende Maßnahmen werden seitens der Hansestadt sowie der OVAG sukzessive nach Priorität vorgenommen.

Von besonderer Bedeutung sind in Wipperfürth-Innenstadt die Haltestellen:



Haltestelle Leiersmühle

- Wipperfürth ZOB / Surgères Platz (nicht barrierefrei, fehlender Kunden-Servicebereich / Fahrkartenverkauf, keine Toilette, keine Aufenthaltsqualität); Die Neugestaltung steht perspektivisch an und wird mittelfristig politisch beschlossen.
- Dr.-Leo-Zorn-Platz (stadtauswärts barrierefrei),
- Gaultal Center (nicht barrierefrei),
- Hochstraße (in Planung, vrsl. Umsetzung in 2022), die derzeitige bauliche Situation im Zuge der Umgestaltung der Hochstraße lässt im Hinblick auf eine notwendige Barrierefreiheit keine ausreichenden Hinweise erkennen.
- Klosterplatz (nicht barrierefrei),
- Leiersmühle (teilweise barrierefrei), Stöppgeshof (unattraktiv weit bis zum Einkaufsbereich in der Bahnstraße).



Gleichermaßen relevant ist eine entsprechend barrierefreie Haltestellensituation – zumindest – zentral gelegener Haltestellen in den außenliegenden Stadtteilen und zwar in ...

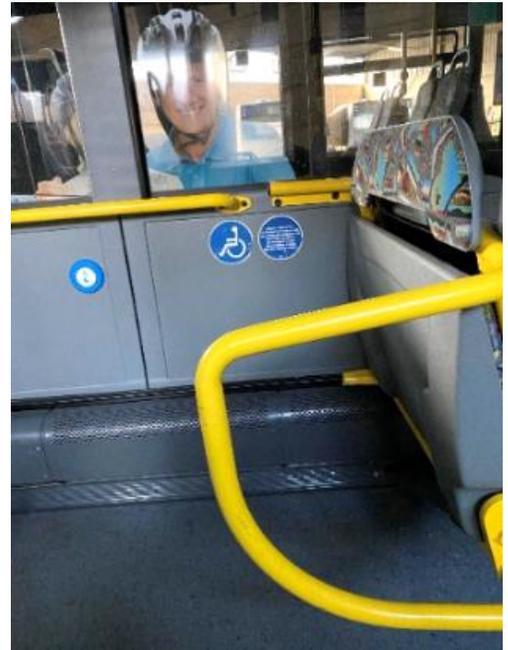
- Agathaberg: „Kirche“ (bei Bedienung mit Linienbussen)
- Kreuzberg: „Kirche“ (nicht barrierefrei)
- Ohl: „Ohl“ (barrierefrei)
- Thier: „Thier“ (nicht barrierefrei)
- Wipperfeld: „Wipperfeld (nicht barrierefrei) und „Wipperfeld-Wende“ (nicht barrierefrei).

Fahrzeuge

Die OVAG wie auch die wupsi werten ihre Fahrzeuge kontinuierlich auf, wie z. B. durch optische und akustische Informationseinrichtungen zur Ankündigung der nächsten Haltestelle, Haltestangen und Haltewunschtafeln in ausreichender Anzahl, Sonderstellflächen für Rollstühle, der Einsatz von Niederflurfahrzeugen, Kneelinganlagen bei Standardlinienbussen sowie elektrische / manuelle Rampen.

Ferner wurden am hinteren Bus-Einstieg sogenannte „Anforderungstaster“ zur Installation der Einstiegshilfen angebracht.

Diese infrastrukturellen Entwicklungen sind vielen Älteren immer noch unbekannt.



Sonderstellfläche OVAG-Bus

... / Tarif

Die Fahrpreise für ÖPNV-Fahrten im Stadtgebiet Wipperfürth sind durch die tariflichen Bedingungen des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg (VRS) festgelegt. Bus-Fahrten innerhalb des Stadtgebietes kosten für einen Erwachsenen für die Kurzstrecke (Einstiegshaltestelle plus 4 weitere Haltestellen) 2,00 € bzw. für die Preisstufe 1a = 2,50 €.

Für Bus-Fahrten in die umliegenden Kommunen, z. B. nach Hückeswagen oder Lindlar kosten 3,00 €. In die Kreisstadt Gummersbach werden 5,30 € und nach Köln 8,20 € veranschlagt.

Die Fahrtkosten der beiden Bürgerbusse sind im Kapitel zu den Bürgerbussen beschrieben.

Das im VRS am stärksten rabattierte Aktiv60Ticket liegt bei 46,40 € im Monat (für Fahrten innerhalb Wipperfürths). Dieses Tarifangebot ist den meisten älteren Menschen nicht bekannt:



Das Aktiv60Ticket ...

- ... ist übertragbar auf eine andere Person ab 60 Jahre,
- ... ist mindestens 12 Monate rund um die Uhr gültig,
- ... gilt für beliebig viele Fahrten im ausgewählten Bereich,
- ... gilt zusätzlich montags bis freitags ab 19 Uhr bis Betriebsschluss sowie an Wochenenden und gesetzlichen Feiertagen
- ... im erweiterten VRS-Netz,
- ... und es können eine Person über 14 Jahren und ein Fahrrad kostenlos sowie bis zu 3 Kindern (montags – freitags bereits ab 15 Uhr) mitgenommen werden.

Vorzugsweise werden von älteren Menschen bei eher geringer ÖPNV-Nutzung 4er-Tickets (10,00 € Preisstufe 1a) benutzt, die auch im Fahrzeug erhältlich sind.

Alle Fahrkarten bzw. Tarifangebote finden über den Bezug als HandyTicket bzw. als OnlineTicket eine 5 bis 10%ige Vergünstigung.



Verbesserung der Innenstadterschließung Wipperfürths

Im Innenstadtbereich leben ca. 13.000 Wipperfürther.

Eine Innenstadterschließung erfolgt durch die auf den Hauptachsen verkehrenden (regionalen) Buslinien sowie über den Bürgerbus Wipperfürth. Dabei erschließt insbesondere der Bürgerbus Wipperfürth sowohl die Wohnquartiere wie auch seniorenrelevante Einrichtungen und Ziele durch zahlreiche ergänzende Haltestellen. Wenngleich hier eine räumlich gute Anbindung gewährleistet ist, so ist das zeitliche Angebot doch als rudimentär zu bewerten.

Ein **1. Szenario** beinhaltet insofern eine zeitliche Angebotsverbesserung durch regelmäßig vertaktet verkehrende Citylinien. Dies würde die Einstellung der (ehrenamtlich) verkehrenden Bürgerbusse zur Folge haben und entsprechende Betriebskosten implizieren.

In einem **2. Szenario** wäre das Bürgerbus-Angebot zeitlich zu verdichten. Dies bedingt im Wesentlichen die Bereitschaft wie auch die personelle Verfügbarkeit beim Bürgerbus-Verein diese Leistung umsetzen zu können.

Aufgrund der relativ geringen Nachfrage im Bürgerbus (je Linienast durchschnittlich zwei Fahrgäste) sollte von beiden Szenarien derzeit abgesehen werden. Allerdings könnte die steigende Anzahl älterer Menschen im Innenstadtbereich mögliche Nachfragepotentiale bergen. Insofern wäre es förderlich, eine quartierscharfe Datenlage zur Altersstruktur (derzeit noch nicht verfügbar) zu schaffen, um entsprechende Angebote zu qualifizieren.

Verbesserte Erschließung des Stadtteils Wipperfeld

Im Stadtteil Wipperfeld wohnen ca. 2.000 Menschen.

In der Wochentagsgruppe Montag bis Freitag konnte durch Fahrplanverdichtungen auf der Linie 427 sowie durch den punktuell verkehrenden Dorf-Bürgerbus eine hinreichende Erschließung erzielt werden. Unzureichend bleibt die ÖPNV-Bedienung am Wochenende wie auch an Feiertagen. Dies gilt gleichermaßen für die angrenzenden Ortslagen entlang der B506.

Szenario 1: Ergänzendes Bus-Angebot mit folgender Ausprägung:

- Am Wochenende und an Feiertagen zwischen Wipperfeld und Wipperfürth sowie zur Haltestelle Weiden / B506 mit anschlussicherem Übergang zur Linie 427 in /aus Bergisch Gladbach.
Eine solche ÖPNV-Ergänzung bedingt hohe zusätzliche Betriebsleistungen (ca. 50.000 km / a.), infolgedessen auch eine Zunahme der Betriebskosten. Aufgrund nur geringer Nachfrage und damit verbunden hohem Zuschussbedarf wird diese Maßnahme nicht empfohlen.

Szenario 2: Ergänzendes Taxi-Bus-Angebot / On-Demand-Verkehr

- Dem hier dargestellten Verkehr liegen die in Szenario 1 ausgewiesenen Angebotsstrukturen zugrunde.

Erwartbar sind unter Berücksichtigung einer eher geringen Nachfrage Betriebskosten zwischen 30.000 und 40.000 € per anno.

Gleichsam würde die Installation eines On-Demand-Verkehrs, eine klein-räumige Erschließung durch zusätzlich einzurichtende virtuelle Halte-stellen ermöglichen. Eine entsprechende Öffentlichkeitsarbeit zur Ein-führung eines On-Demand-Verkehrs ist notwendig.

Szenario 3: Ergänzendes TaxiBus-Angebot zwischen Wipperfeld und Furth

- Hier mit Umstiegserfordernis auf die Linie L 426
- Dessen Ausrichtung gestaltet sich wie folgt:
Samstags in Fahrtrichtung Wipperfürth und Kürten / Bergisch Gladbach im 60'-Takt im Zeitfenster 07.00 Uhr bis 00.00 Uhr.
An Sonn-/ Feiertagen in Fahrtrichtung Wipperfürth oder Kürten / Bergisch Gladbach stündlich im Zeitfenster 09.00 Uhr bis 00.00 Uhr.

Die Siedlungsbereiche entlang der B506 bleiben dabei allerdings weiterhin unerschlossen.

Ein solches verkehrliches Angebot führt zu Kosten in Höhe von ca. 10.000 € per anno.

Das Umstiegserfordernis wie auch die Verständlichkeit des Angebots stellen insbesondere für die Zielgruppe der älteren Menschen ein Zugangshemmnis dar und wirken sich erfahrungsbegründet negativ auf die Nachfrage des Angebots aus.

Verbesserte Erschließung des Stadtteils Kreuzberg

Im Stadtteil Kreuzberg wohnen ca. 1.800 Wipperfürther.

Das ÖPNV-Angebot im Stadtteil Kreuzberg, das geprägt ist durch einen Wechsel der Bedienungszeiten, eine fehlende Vertaktung sowie durch Angebotslücken bzw. fehlendem Angebot an Sonn- und Feiertagen, zeigt sich als unattraktiv und für den Fahrgast als schwer verständlich.

Es bedarf einer klaren Systematisierung – Standardlinien-Bus bei hoher Nachfrage (Schüleraufkommen) und der Einsatz von nachfrageorientierten TaxiBussen resp. eines On-Demand-Verkehrs bei nur geringer Nachfrage; und das Ganze möglichst vertaktet.

In Bezug auf die Betriebsleistung bzw. den -aufwand ist davon auszugehen, dass die Minderleistung (Status quo: 12 Busfahrten und 2 Linientaxifahrten) das ausgeweitete Angebot (Szenario: 7 Busfahrten und 8 TaxiBus-Fahrten) zumindest in der Wochentagsgruppe Montag bis Freitag kompensiert.



Insbesondere eine Angebotsausweitung an Samstagnachmittagen wie die Bereitstellung eines Angebots an Sonn- und Feiertagen im 120-MinutenTakt sollte Grundlage eines attraktiven und verständlichen ÖPNV-Angebotes sein und zwar in folgender Struktur:

Mo. bis Fr.	ca. 06.30 Uhr – 20.30 Uhr	im 60 Min.-Takt
Sa.	ca. 08:30 Uhr – 12:30 Uhr	im 60 Min.-Takt
	ca. 14.30 Uhr – 20.30 Uhr	im 120 Min.-Takt
So. / Fei.	ca. 08.30 Uhr – 20.30 Uhr	im 120 Min.-Takt

Bei einem On-Demand-Verkehr mit hoher Haltestellendichte (virtuelle Haltestellen) entstehen keine Zusatzkosten für die Einrichtung ergänzender Haltestellen.

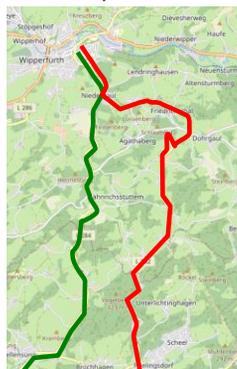
Verbesserte Erschließung des Stadtteils Agathaberg

Im Stadtteil Agathaberg wohnen ca. 2.000 Wipperfürther.

Aktuell wird der Stadtteil ausschließlich vom Dorf-Bürgerbus angefahren. Die Regionalverkehrslinien 332 und 333 mit Richtungsbezug in den südlichen Stadtbereich verlaufen parallel jeweils auf den Hauptachsen der Landesstraßen L284 und L302 und lassen den Stadtteil Agathaberg aus.

Eine erste Überlegung sieht das Verschwenken beider Linien (**Var. 1**) durch den Stadtteil Agathaberg vor. Dies bedeutet eine Fahrzeitverlängerung auf beiden Linien von etwa fünf Minuten und bedingt eine betriebliche Prüfung zur Umsetzbarkeit durch das Verkehrsunternehmen (OVAG). Im Ergebnis hätten die Agathaberger zweimal stündlich eine Fahrtmöglichkeit u. a. in Richtung Wipperfürth.

Status quo



Var. 1



Var. 2



Eine alternative Überlegung sieht das Verschwenken der Linie 332 über Agathaberg vor (**Var. 2**). Der Bereich um den Stadtteil Roppersthal bliebe dann allerdings ohne ÖPNV-Anbindung.

Seitens des Oberbergischen Kreises ist eine verbesserte Erschließung des Stadtteils Agathaberg in Planung.

Haltestellen

Haltestellen eröffnen nicht nur den Zugang zum ÖPNV, sind Informationsstätten, Visitenkarten einer Stadt, soziale Treffpunkte, sondern sind gerade auch für ältere Menschen Aufenthalts-/ Warteflächen. Gerade diese Nutzergruppe findet sich zumeist relativ frühzeitig an der Haltestelle ein, um zeitgerecht den Bus zu bekommen.

Differenzierte Hinweise zur Wipperfürther Haltestellensituation erfolgten bereits unter dem Kapitel zur ÖPNV-Infrastruktur / Haltestellen.

Umso bedeutsamer ist es, hier einen barrierefreien Zugang sowie weitestgehend nivellierte Ein-/ Ausstiegsmöglichkeiten zum Fahrzeug zu schaffen, die gleichermaßen einen Witterungsschutz mit Sitzflächen aufweisen.



Haltestelle „Kirche“ (Neye)

Aktuell werden Haltestellen neu gedacht, d. h. entsprechende Überlegungen beschränken sich nicht nur auf weiterführende Angebote mit e-Bikes (für die „letzte Meile“), sondern im Sinne von Mobilitäts-Hubs können diese auch Abholfähler für Einkäufe und Pakete bieten, also mit der City-Logistik verknüpft werden und so mehr Aufenthaltsqualität durch Design und Grün erhalten.

Denn letztlich gilt bei der gesetzlich manifestierten Barrierefreiheit:

Haltestellen sollten für Alle zugänglich sein, denn 10% benötigen Barrierefreiheit, für 50% ist diese eine Erleichterung und 100% erfreuen sich darüber.

Umso bedeutsamer sind die oben erwähnten Planungen zum Wipperfürther Busbahnhof einzustufen.



Wenngleich aktuell im Bereich ÖPNV-Kundenservice die Forderungen nach einer übergreifenden digitalen Mobilitätsplattform fokussiert werden, die Nutzer informiert und digital kompetent macht, so ist gerade der Bereich Kundenservice für ältere Menschen – so stets von diesen vorgetragen – verbunden mit dem Wunsch nach persönlichem Kontakt bzw. persönlicher Hilfestellung. Dies prägt in hohem Maße deren Akzeptanz für den ÖPNV.

Ein entsprechend qualifiziertes Kundenservice-Angebot fehlt bislang in Wipperfürth-Mitte.

Die von den Älteren favorisierten Faltsfahrpläne (Minifahrpläne) aller Busse liegen im Rathaus aus. Ferner können Fahrplan-Informationen u. a. über die Internetseiten der Verkehrsunternehmen resp. dem VRS sowie den Homepages der Bürgerbus-Vereine abgerufen werden.



KundenCenter Bensberg

Im Seniorenwegweiser „Senioren in Wipperfürth“ finden sich zum Thema „Mobilität“, Ausführungen zum Bürgerbus, zu Seniorenfahrten des Dorfladens Thier, zum Fahrdienst für Behinderte usw. Hinweise zum ÖPNV sowie eine Verlinkung zur OVAG und den Bürgerbussen fehlen bislang auf der Homepage der Hansestadt Wipperfürth. Diese Erweiterung der Webseite wird zeitnah eingerichtet.

Darüber hinaus ist zu empfehlen, insbesondere durch weitere personalkommunikative Strategien, wie z. B. durch ÖPNV-Informationen in Seniorenkreisen oder auch Infoständen an Markttagen, die Zielgruppe der älteren Menschen gezielt anzusprechen.

Zusammenfassung / Empfehlungen

Die Mobilitätssicherung und sichere Mobilität älterer und mobilitätsbeeinträchtigter Menschen wird bei der kommunalen Bewältigung des demografischen Wandels mehr und mehr an Bedeutung gewinnen.

Auch für die Hansestadt Wipperfürth bedeutet dies eine nachhaltige und auf eine stark alternde Bevölkerung angepasste Siedlungs- und Mobilitätspolitik, welche die Erreichbarkeit der Angebote für die Bürgerinnen und Bürger gewährleistet, indem insbesondere Versorgungsangebote für ältere Menschen erreichbar sind. Aufgrund der hohen Wegedistanzen – vor allem für die Bevölkerung in den Außenorten - sind motorisierte Verkehrsmittel dabei oftmals unverzichtbar.

Zur Teilhabe am öffentlichen Leben (insbesondere für längere Wege und / oder topografisch schwierige Räume) bedarf es geeigneter ÖPNV-Angebote und Infrastrukturen. Dazu wurden in den vorherigen Kapiteln entsprechende Maßnahmen vorgestellt.

Grundlage der ÖPNV-Akzeptanz ist ein stringentes, verständliches und leicht merkbares Fahrtenangebot, das an allen Wochentagen von morgens bis abends mindestens im Stundentakt zielgruppenrelevante Fahrtbezüge ausweist. Dies mit Bussen, On-Demand-Verkehren und Bürgerbussen herbeizuführen, lautet die wesentliche Empfehlung für die Hansestadt Wipperfürth.

Dass dabei auch die Infrastrukturen – (barrierefreie) Haltestellen – in den Fokus geraten, ist an anderer Stelle bereits ausgeführt.

Über die Herausgabe lesbarer Fahrgastinformationen wie auch einem personalen Kundenservice vor Ort (in zentraler Lage) ist eine aktive Heranführung der älteren Menschen an den ÖPNV erforderlich. Das gilt für Busse ebenso wie für On-Demand-Verkehre (die man zeitgerecht bestellen muss).

Empfohlen wird, Neustrukturierungen oder auch Angebotsänderungen im ÖPNV durch zielgruppenspezifische Marketing- und Serviceaktivitäten zu ergänzen. Dabei gilt es auch oder gerade zu verdeutlichen, dass gute Mobilitätsinfrastrukturen und -angebote nicht nur älteren Menschen, sondern dem sozialen Gefüge der Gemeinde zugutekommen.





Empfehlungen zu Verbesserungen

... im Bereich „ÖPNV-Fahrtenangebot“

- Anbindung des Ortsteils Agathaberg
- Erschließung Wipperfeld am Wochenende
- Stringente und ergänzende Erschließung des Ortsteils Kreuzberg

... der Haltestellensituation

- Ausbau der nicht barrierefreien Haltestellen nebst deren Zu- und Abgangswege, insbesondere in den Zentrallagen der Außenbereiche (gem. § 8 PBefG bis 2022)
- Grundsätzliche Aufwertung der Haltestellen (Sauberkeit, Einheitlichkeit, Verfügbarkeit von Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten usw.)

... im Bereich „ÖPNV-Kundenservice und Kommunikation“

- ÖPNV-Informationen insbesondere in Seniorengruppen, an Markttagen
- Kundencenter in der Innenstadt
- ÖPNV-Präsenz auf der Homepage der Hansestadt (nebst Verlinkungen zu Verkehrsunternehmen)

... für den Bereich „sichere Mobilität“ sowie „Sonstiges“

- Sicherer Fußweg in Klaswipper
- Querungshilfe an der Gaulstraße (Höhe des Discounters „Norma“)
- Barrierefreie Toilettensituation am Marktplatz (am Wochenende, in den Abendstunden).

Literatur / Impressum

- ADAC e. V.:** Mobilitätsoptionen Älterer im ländlichen Raum, Berlin, 2014
- Bastek, Jens:** Gehgeschwindigkeiten und Laufverhalten älterer und gehbehinderter Verkehrsteilnehmer mit Rollatoren – erste Studien in: Verkehrsunfall und Fahrzeugtechnik VKU, März 2015, S. 90-92
- BBE Handelsberatung:**
Einzelhandelskonzept Fortschreibung 2018
- Bertelsmann Stiftung:**
Demographiebericht Wipperfürth (auf Basis des Zensus 2011)
- Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung:**
Online Publikation zu „Medizinischen Einrichtungen in Mittelstädten“, 2011(BBSR 2011)
- Bundesministerium des Innern (Hrsg.):**
Jedes Alter zählt. Demografiestrategie der Bundesregierung, 2012 (BMI 2012)
- Bundesministerium für Arbeit und Soziales (Hrsg.):**
Teilhabebericht der Bundesregierung über die Lebenslagen von Menschen mit Beeinträchtigungen, 2013
- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.):**
Mobilität in Deutschland - MiD, Ergebnisbericht, Bonn 2018
- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS / Hrsg.):**
Integrierte Mobilitätskonzepte zur Einbindung unterschiedlicher Mobilitätsformen in ländlichen Räumen, BMVI-Online-Publikation Nr. 04/2016
- Der Handel:** Einkaufsverhalten von Senioren: Der Preis zählt wenig, das soziale Erleben viel, 2014 abgerufen unter www.derhandel.de (hier Kearney 2011)
- Hieber et al.:** Kontinuität und Veränderung in der alltäglichen Mobilität älterer Menschen, Bd. 2 der Reihe **Eugen-Otto-Butz-Stiftung (Hrsg.):**
Mobilität im Alter, Köln 2009
- Information und Technik (IT) NRW:**
Kommunalprofil Wipperfürth, 2016
- Institut für Verkehrswesen (KIT):**
Deutsches Mobilitätspanel, Statistik 2011 abgerufen unter www.mobilitaetspanel.ifv.uni-karlsruhe.de
- Oeltze et al.:** Mobilität 2050, Szenarien der Mobilitätsentwicklung unter Berücksichtigung von Siedlungsstrukturen bis 2050, Berlin 2007
- Verband deutscher Verkehrsunternehmen (VDV),
Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen:**
Barrierefreier ÖPNV in Deutschland, Düsseldorf 2003
- Herausgeber:** Regionalverkehr Köln GmbH
Theodor-Heuss-Ring 19-21
50668 Köln
- Copyright:** 2021 Regionalverkehr Köln GmbH
Das Werk ist in allen Teilen urheberrechtlich geschützt.
Jede Vervielfältigung, Übersetzung, Mikroverfilmung oder Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen bedarf der vorherigen schriftlichen Zustimmung.